



# OBSERVATÓRIO BR-319

<<< INFORMATIVO Nº 24 | OUTUBRO 2021 >>>

Foto: Observatório BR-319

[www.observatoriobr319.org.br](http://www.observatoriobr319.org.br)



# 1. Barra de Navegação

Botão do Sumário do Documento.

## Como navegar?

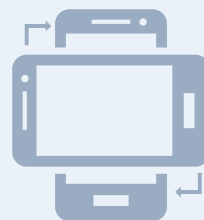
Bem-vindos e bem-vindas ao PDF interativo do Informativo do Observatório BR-319. Para uma melhor interação, recomendamos que você baixe o arquivo em PDF e use o leitor Acrobat ou visualize através dos navegadores (browser) Firefox, Google Chrome ou Internet Explore. Siga nossas instruções e boa leitura!

## 2. Links/Hyperlinks

[www.observatoriobr319.com.br](http://www.observatoriobr319.com.br)

Textos sublinhados são hyperlinks que te levarão para um link externo.

## 4. Visualização em Smartphones



Para uma leitura mais confortável, o recomendado é **ativar a função de rotacionar a tela** do seu aparelho para o modo paisagem.

## 3. Ícones Interativos



Botão que indica links externos.



Botão que indica mais conteúdo.



Botão para vídeos externos.



Botão para áudios externos.



Botão que indica informações e agendamentos.



Botão que indica visualização de galerias de fotos no documento



Botão que amplia as fotos ou documentos

Indica a numeração e a navegação pelas página

# ≡ Nesta Edição

## 4 Editorial

### 5 Destaque do Mês

- Até dezembro, Humaitá deve ganhar anel viário que colocará o município no cinturão sojeiro do Brasil

### 10 Interior em Foco

- Relatório analisa processos judiciais sobre Trecho do Meio da BR-319

### 12 Monitoramentos

- Focos de Calor
- Desmatamento
- Covid-19

### 20 Ciência

- Como serão as passagens de fauna do Lote C?

### 22 Minuto BR





# Editorial

O Observatório BR-319 se propõe a desenvolver, reunir e disseminar informações e pesquisas feitas na área de influência da BR-319 para qualificar o debate, reconhecendo a importância do protagonismo das comunidades tradicionais, povos indígenas, produtores familiares e instituições na construção e fortalecimento da governança na região.

Esta edição talvez seja uma das mais importantes do ano, pois traz informações a respeito de projetos relevantes para a BR-319, como obras de infraestrutura na rodovia que devem ser abordadas de maneira sistêmica, já que a repavimentação da rodovia não é uma obra separada.

Sabemos que existem estradas estaduais planejadas e até a previsão de hidrelétricas e portos para a região. No entanto, deveríamos discutir o potencial de novas economias com geração de menos impacto, mas estamos indo na contramão com o estímulo a atividades que provocam desmatamento e desconsideram a importância que a Amazônia tem para o equilíbrio do clima. Reflita sobre isso.

O Destaque do Mês traz uma matéria sobre o Anel Viário de Humaitá, que deve colocar o sul do Amazonas na rota da soja do Brasil. O texto apresenta detalhes sobre o que está sendo feito, quando fica pronto e, ainda, as expectativas de setores interessados.

As passagens de fauna do Lote C são as protagonistas da seção Ciência. Elas têm extrema importância para minimizar os efeitos do trânsito de veículos no trecho na fauna local. Já falamos em outras oportunidades sobre o assunto, mas desta vez, a pesquisadora responsável pela obra escreveu um artigo especialmente para o nosso informativo dando detalhes sobre o que será feito.

## O OBSERVATÓRIO BR-319 MONITORA MENSALMENTE FOCOS DE CALOR, DESMATAMENTO E COVID-19

No Interior em Foco, você se informa sobre um estudo que acaba de ser concluído pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre processos judiciais envolvendo o Trecho do Meio. Leia também o estudo completo, que é curto, objetivo e necessário. O conteúdo foi pensado com todo cuidado para as populações que serão mais afetadas pelas obras no local.

Por fim, e não menos importante, temos na seção de monitoramentos, dados que mostram a continuidade do cenário de devastação da floresta que vem se repetindo mês após mês. Olhem com atenção os mapas e vejam onde estão localizados os focos de calor e o desmatamento. As imagens falam por si só.

Boa leitura!

**Fernanda Meirelles**

Secretária Executiva do Observatório BR-319





NESTA EDIÇÃO

# Destaque do Mês



Foto: Divulgação / Seinfra

# Até dezembro, Humaitá deve ganhar anel viário que colocará o município no cinturão sojeiro do Brasil

Estrutura consolidará corredor de escoamento de grãos produzidos em Rondônia, que hoje passam pela BR-319 até porto graneleiro no rio Madeira.

Está prevista para dezembro de 2021 a conclusão das obras do Anel Viário de Humaitá, também chamado de “Cinturão da Soja”, por onde passará a soja produzida em Rondônia com destino ao mercado externo. Na teoria, a iniciativa tem o objetivo de desviar da área urbana de Humaitá (a 675 quilômetros de Manaus) o trânsito de caminhões carregados de grãos, que vêm de Porto Velho (RO) pela BR-319 e pela BR-230 com destino ao Porto de Humaitá. Do local, a carga segue para o Porto de Itacoatiara e depois para a Europa e a Ásia. Na prática, a obra aponta o modelo de desenvolvimento econômico que o governo do Amazonas vislumbra para a região, que tem um dos maiores índices de desmatamento e queimadas na Amazônia, e que está mais próxima da fronteira do agronegócio brasileiro.

A construção do Anel Viário de Humaitá, com 11,58 quilômetros, teve início em 2018 e custará de R\$ 51.835.126,77 finan-



*Mais de 70% da obra do Anel Viário de Humaitá já foi concluída.*

Foto: Divulgação / Seinfra



veis e terrenos com base no [Decreto Estadual nº 43.147, de 03/12/20](#), que declarou a área de Utilidade Pública. “Importante ressaltar que os proprietários de casas e terras ao longo da obra agiram de forma colaborativa com o Estado. Em muitos casos, foi concedida autorização prévia para que a obra pudesse avançar”, informou a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus ([Seinfra](#)) ao Observatório BR-319. As indenizações dos moradores totalizaram R\$ 4.384.259,72.

“Atualmente, a obra está com percentual de conclusão de 72,83%. Nesta fase, estão sendo finalizadas as desapropriações e estão em execução os serviços de terraplenagem e colocação da laje da ponte, além de oito quilômetros com a primeira capa de pavimento asfáltico”, acrescentou a Seinfra.



## EXPECTATIVAS

Para além de uma obra de modernização da infraestrutura viária do município, a criação do Cinturão da Soja gera expectativas em relação ao potencial econômico e o passivo ambiental que pode gerar no sul do Amazonas. “A construção de uma obra como essa diz muito sobre o modelo de desenvolvimento econômico previsto para aquela região. Um investimento como este, ainda que modesto, mostra que o interesse do governo não está na vocação que a região tem para a bioeconomia, mas sim no agronegócio”, avalia a secretária-executiva do OBR-319, Fernanda Meirelles.

Por outro lado, o secretário estadual de Produção Rural do Amazonas, Petrucio Magalhães Júnior, acredita que o investimento estimulará diversos setores da economia em Humaitá, **um dos municípios que mais gera empregos no interior do Amazonas.**

“Humaitá tem um porto que é ‘um corredor da soja’! A soja passa por ali para ir para a Europa, gerando centenas de empregos para o município”, diz Petrucio. “Além disso, a cidade está se destacando na produção de grãos. Produtores de Humaitá, também vão poder usar, e já estão usando, esse ‘corredor da soja’ para exportar o produto. Só esse ano foram produzidas nove mil toneladas de grãos e a expectativa é chegar a mais de 120 mil na próxima safra. Isso tudo gera riquezas, impostos e empregos na região”, acrescenta o secretário, que é agrônomo e tem larga experiência com cooperativas no Amazonas.



Foto: Divulgação / Seinfra

*Oito, dos mais de 11 km do percurso do anel viário já estão asfaltados.*

Ele também defende que Humaitá teria uma vocação natural para a agricultura. “No município, existem campos naturais que permitem a produção de grãos sem a necessidade de supressão da floresta. Assim, entendemos ser perfeitamente possível produzir alimento no bioma amazônico com sustentabilidade, melhorando a vida das pessoas”, defende Petrucio.

O técnico agrícola Adalton das Neves e Silva é gerente comercial do Grupo Masutti. Com mais de 20 anos de experiência nos estados do Mato Grosso, Rondônia e Acre, ele afirma que

o agronegócio na Amazônia é desafiador e ao mesmo tempo vantajoso pelo mesmo motivo: o clima.

“Rondônia vai longe! O nosso grande diferencial é o que? Clima, chuva! Nós temos uma regularidade de clima excelente. Se você olhar para o Paraná, no sul, com geada, com seca, não é fácil”, diz Adalton. Ele explica que as chuvas são o balizador para colheita e escoamento de produção, pois dependendo delas, as ações podem ser bem-sucedidas ou não. “A cada três ou quatro anos, temos um excesso de chuvas no período da colheita. Ano passado, por exemplo, a região de Porto Velho sofreu muito com o excesso de pluviosidade, o que obrigou o produtor a se apressar. Mas com uma boa estrutura é possível colher a soja sem prejudicar a qualidade dos grãos”, acrescenta.

Ele acredita que a construção do Anel Viário de Humaitá beneficiará produtores em Rondônia e no Amazonas. “Rondônia é um estado pujante, muito bom. O Anel Viário de Humaitá vai ajudar sim e o Porto da Masutti, tem capacidade de armazenamento de dois milhões de grãos, o que agrega muito para a produção do estado do Amazonas”, avalia Adalton.

Hoje, os maiores compradores da produção de soja e milho em Rondônia são as gigantes Bunge, Cargill e Dreyfus. Além do porto amazonense, a produção do estado vizinho também é escoada pelo porto público de Porto Velho, pelo o Complexo de Portochuelo da Amaggi e pelo Porto da Cargill, em Santarém (PA).



## CAMPOS AMAZÔNICOS

Os chamados campos amazônicos, abrangem diferentes tipos de vegetação, como os campos de cerrado e as campinaranas. Ao contrário do que o nome indica, não são áreas cobertas por campos contínuos, mas por vários pontos de mata que intercalam com vegetação mais baixa. Essas áreas abrigam espécies de animais e de plantas que só são encontradas nelas. No sul do Amazonas, elas abrangem, aproximadamente, 560 mil hectares entre os municípios de Humaitá, Lábrea e Canutama, no interflúvio Purus-Madeira.

“A existência destes campos, é importantíssima para a preservação da floresta amazônica pois ficam em áreas de transição entre ecossistemas e abrigam imensa biodiversidade”, explica o doutorando em Botânica pelo Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), Layon Oreste Demarchi. “Os campos de amazônicos são parecidos com as fisionomias do Cerrado que se encontra no Brasil Central. Com a correção da acidez e aumento da fertilidade do solo, é possível produzir soja neles, não é à toa que o Cerrado propriamente dito está sendo devastado pela cultura soja”, acrescenta.

Já a campinarana constitui ecossistemas pobres em nutrientes, porque têm solos arenosos, expostos a altas temperaturas e sujeitos a alagações durante o chamado inverno amazônico. “Mas estas características também resultam em uma flora e



Cancão-da-campina (*Cyanocorax hafferi*).

Foto: Cediadas por Sílvia Linhares

uma fauna altamente especializada em sobreviver nestas condições e, conseqüentemente, somente nestes locais”, diz Layon.

Apesar disso, as campinaranas são importantes, pois retêm água e alimentam rios onde estão presentes. “As áreas de campinarana que ficam nas partes mais baixas do relevo, acumulam água durante as chuvas e formam verdadeiras ‘caixas d’água’ que funcionam como ‘nascentes’, abastecendo diversos cursos d’água da região onde existem”, explica.

O pesquisador também fala que os campos, em especial as campinaranas, não são ideais para a prática da agricultura e nem exploração madeireira, pois são pouco resilientes e de “delicado equilíbrio”. “Tais práticas provocariam o desequilíbrio do ciclo hidrológico e de carbono das campinaranas, contribuindo ainda mais para o colapso climático em curso, além de gerar uma agricultura de baixo rendimento, restrita a poucas culturas agrícolas”, diz Layon.

A região é lar do canção-da-campina (*Cyanocorax hafferi*), uma galha azulada com cerca de 35 centímetros de comprimento, recém-descoberta e já ameaçada de extinção, porque ocorre em uma área pequena e sob forte influência da BR-319. A espécie foi protagonista da seção Ciência em 2019 em artigo do ornitólogo Mario Cohn-Haft, responsável pela descoberta, que alertou que a expansão da agricultura vinda de Boca do Acre, Porto Velho, Humaitá e Lábrea, somada às queimadas e à pressão da ocupação humana, ameaçam o futuro da espécie.



## HUMAITÁ E O ARCO DA AMAZÔNIA

O **Porto de Humaitá** é um tipo de entreposto no sul do estado, que funciona como caminho para um dos complexos portuários do chamado **Arco da Amazônia**, o **Porto de Itacoatiara**. Após passar pelas rodovias BR-319 e BR-230, os caminhões carregados com a soja produzida em Rondônia armazenam a soja no porto humaitaense. Depois, os grãos seguem em grandes barcas pelo rio Madeira até Itacoatiara, de onde vão para o mercado externo. Atualmente, o **Porto de Humaitá** é administrado pelo Grupo Masutti, que tem sede em Vilhena (RO).

## PRODUÇÃO DE SOJA CRESCE DO AM

Segundo o Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas (Idam), a **safrinha de soja 2020/2021** teve um aumento de 41% em relação à anterior e alcançou 7,9 mil toneladas. Hoje, Humaitá é o maior produtor de grãos e o único grande produtor de soja no estado, com mais de 2,6 mil hectares voltados para o cultivo.



Foto: Pixabay.com



Foto: Divulgação / Seinfra

## DETALHES DO ANEL VIÁRIO

A **Seinfra** prevê a construção de pistas de rolamento com 10 metros de comprimento, em mão dupla, com 3,5 metros de largura cada e acostamento com espaço de 1,5 metro nos dois lados da pista. Uma ponte de 20 metros de extensão também fará parte da estrutura além de sinalização vertical e horizontal, no padrão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

## MEDIDAS MITIGATÓRIAS

O OBR-319 consultou o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam) sobre o impacto ambiental da obra. De acordo com a Diretoria Técnica do órgão, o Anel Viário de Humaitá não passa por nenhuma Unidade de Conservação ou Terra Indígena, mas tem medidas de mitigação ambiental por se tratar de uma grande obra. O Ipaam não informou quais são, só declarou que “são aplicadas de acordo com análise feita brevemente entre o plano de obras do empreendedor e o órgão, podendo sofrer ajustes de acordo com análise técnica para que seja amenizado todo o impacto ambiental ocorrido na área em que o empreendimento está localizado”.

## LEIA TAMBÉM:



» **“Cinturão da Soja” na Amazônia alimenta demanda por commodities - Em Humaitá, projeto de infraestrutura promete crescimento e progresso. Mas entrega medo do desmatamento.**





# Interior em Foco

Foto: Observatório BR-319

Trecho do Meio da BR-319 é alvo de ações que tramitam no TRF1.



# Relatório analisa processos judiciais sobre Trecho do Meio da BR-319

Levantamento tem o objetivo de informar a população e dar transparência às decisões que envolvem a rodovia.

Quinze anos. Foi esse o tempo que uma das ações examinadas no relatório “BR-319: análise dos processos judiciais sobre a rodovia” levou para ser transitado em julgado. A situação é ilustrativa das conclusões às quais o estudo, realizado pelo Centro de Direitos Humanos e Empresas da Fundação Getúlio Vargas (FGV CeDHE), chegou. Sob a coordenação da advogada Tamara Brezighello Hojaj e da especialista em políticas públicas Roberta Peixoto Ramos, o levantamento tem o objetivo de subsidiar comunidades tradicionais, povos indígenas e diferentes atores dos setores público e privado com informações sobre os processos e sua relação com a tomada de decisão sobre a BR-319, principalmente o Trecho do Meio.

O universo analisado pelo estudo compreende quatro processos judiciais movidos pelo Ministério Público Federal (MPF) sobre a BR-319, que tramitam no Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF-1). “Este estudo dá mais transparência aos processos judiciais



Tamara Hojaj, é advogada e coordenadora do estudo.

Foto: Divulgação/FGV

que envolvem a rodovia”, explica Tamara. “O relatório permite que a população impactada compreenda melhor o que é debatido sobre o Trecho do Meio na esfera judicial”, acrescenta a advogada.

Em 20 páginas, o relatório busca esclarecer ponto a ponto como funciona a tramitação de processos judiciais envolvendo uma obra de infraestrutura no contexto da BR-319. Para ajudar

o leitor, o documento começa, inclusive, com um glossário de termos jurídicos como Ação Civil Pública (ACP), acórdão, embargo administrativo da obra, inquérito civil, liminar, entre outros. Também tem um histórico breve da rodovia e informações detalhadas dos processos analisados.

“A análise não é conclusiva, porque os processos ainda estão em tramitação, mas tem um papel muito importante, que é informar e esclarecer as partes mais interessadas no que diz respeito ao Trecho do Meio e aos aspectos judiciais que o envolvem. Além disso, pode orientar possíveis encaminhamentos sobre a tomada de decisão da rodovia”, esclarece Tamara.

Além de Tamara e Roberta, participaram da análise as pesquisadoras Fernanda Cyrineo Pereira, Giovana Agútolí Pereira, Lívia Cunha de Menezes e Rafaella Coutinho Monesi. A iniciativa faz parte do projeto “Promovendo transparência e governança territorial no contexto da instalação de rodovias na Amazônia brasileira — o caso da BR 319”, financiado pela Gordon and Betty Moore Foundation. [Acesse a publicação completa aqui.](#)



Foto: Observatório BR-319





# Monitoramentos: Focos de Calor, Desmatamento e Covid-19

# Monitoramento de Focos de Calor

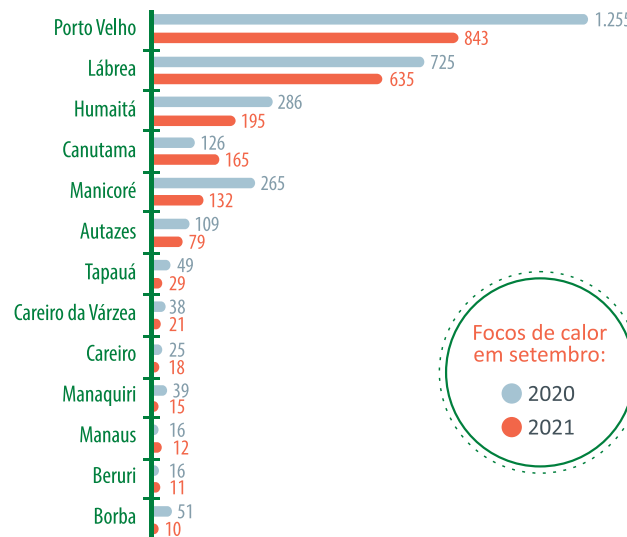
Nesse ano, a Amazônia Legal apresentou o menor número de focos de calor para o mês de setembro desde 2010, e em comparação a setembro do ano anterior a redução foi de 55%. Os estados do Amazonas e Rondônia, e os municípios da BR-319, também apresentaram redução no número de focos de calor em relação a 2020, de 34%, 37% e 28%, respectivamente.

## MUNICÍPIOS DA BR-319

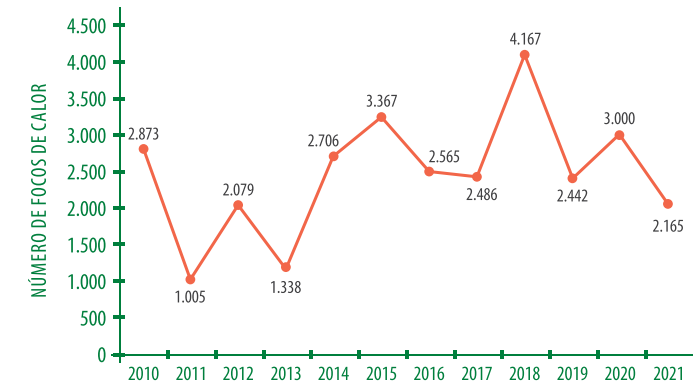
Mais uma vez os municípios do sul da rodovia lideraram o número de focos de calor entre os 13 municípios sob influência da BR-319. Além disso, Porto Velho e Lábrea apareceram no *ranking* dos 10 municípios que mais apresentaram focos de calor entre todos da Amazônia Legal, em 1º e 4º lugar, respectivamente. Com exceção de Canutama, que apresentou um aumento de 31% em relação ao ano anterior, todos os outros municípios apresentaram queda no número de focos de calor. A maior redução foi em Borba, de 80%.



## NÚMERO DE FOCOS DE CALOR NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



## FOCOS DE CALOR NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE SETEMBRO (2010 A 2021)



## COMPORTAMENTO DOS FOCOS DE CALOR NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 EM COMPARAÇÃO A SETEMBRO DE 2020

### AUMENTOU

- Canutama (31%)

### DIMINUIU

- Borba (80%)
- Manauquiri (62%)
- Manicoré (50%)
- Careiro da Várzea (45%)
- Tapauá (41%)
- Porto Velho (33%)
- Humaitá (32%)
- Beruri (31%)
- Careiro (28%)
- Autazes (28%)
- Manaus (25%)
- Lábrea (12%)

### FOCOS DE CALOR ZERO EM SET/2021

- Nenhum município.





### ÁREAS PROTEGIDAS

Dezessete Unidades de Conservação (UCs) e 15 Terras Indígenas (TIs) apresentaram focos de calor em setembro de 2021. Para duas TIs, o número de focos foi recorde para o mês, considerando a série histórica (2010-2021): TI Caititu e TI Rio Manicoré. Para mais informações sobre focos de calor nas áreas protegidas monitoradas pelo OBR-319, [clique aqui](#).

**22%** DAS 69 TERRAS INDÍGENAS (TIs) APRESENTARAM FOCOS DE CALOR

**41%** DAS 41 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UCs) APRESENTARAM FOCOS DE CALOR

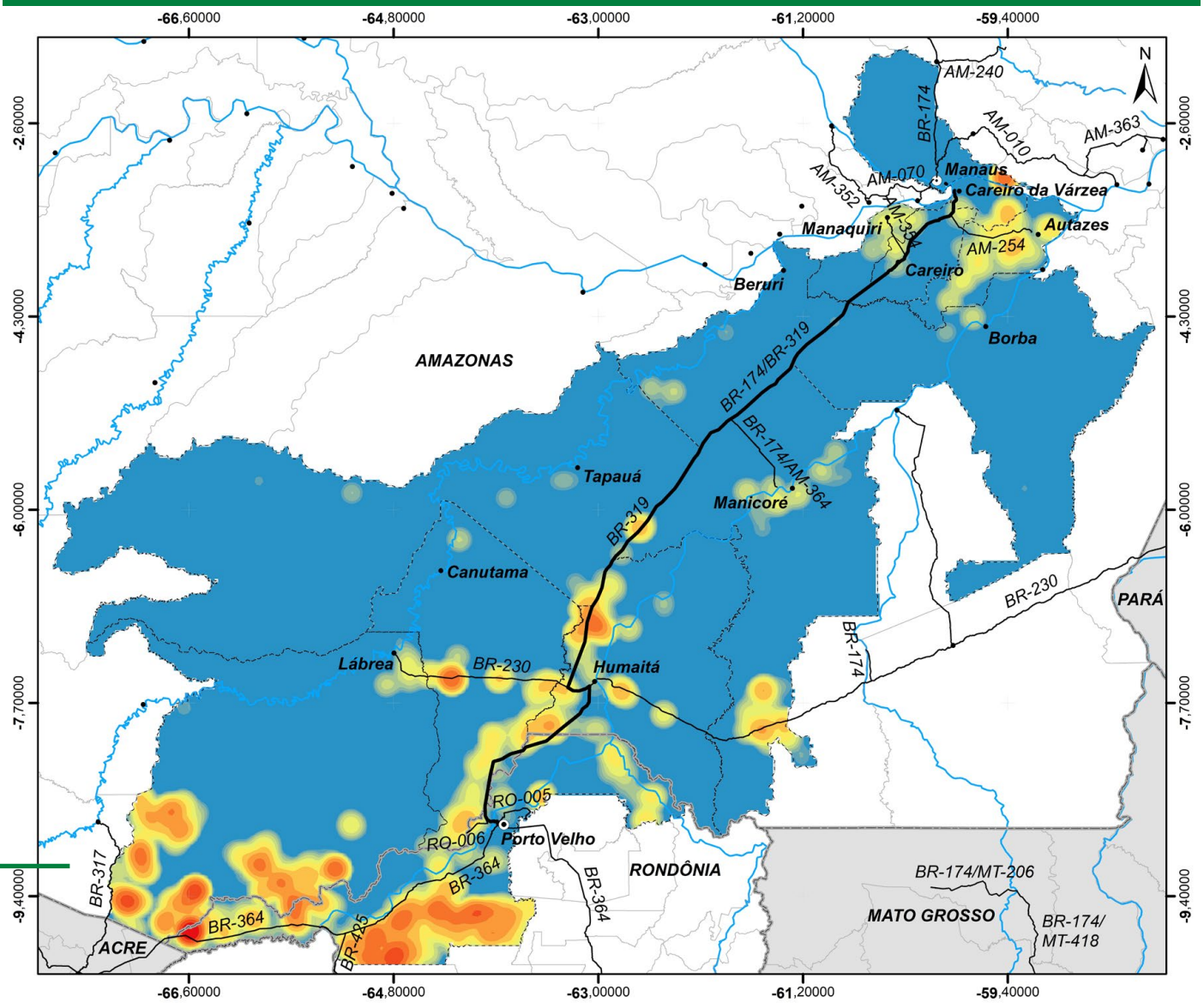
LISTA DE TIs MONITORADAS

LISTA DE UCs MONITORADAS



Os dados de focos de calor foram adquiridos do Programa Queimadas, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais – INPE (<http://www.inpe.br/queimadas/bdqueimadas>). No mapa, há uma representação de densidade de pontos para o período analisado, a partir da estimativa de densidade por Kernel.

Mapa de Densidades de Foco de Calor nos 13 municípios da área de influência da BR-319 - Setembro 2021



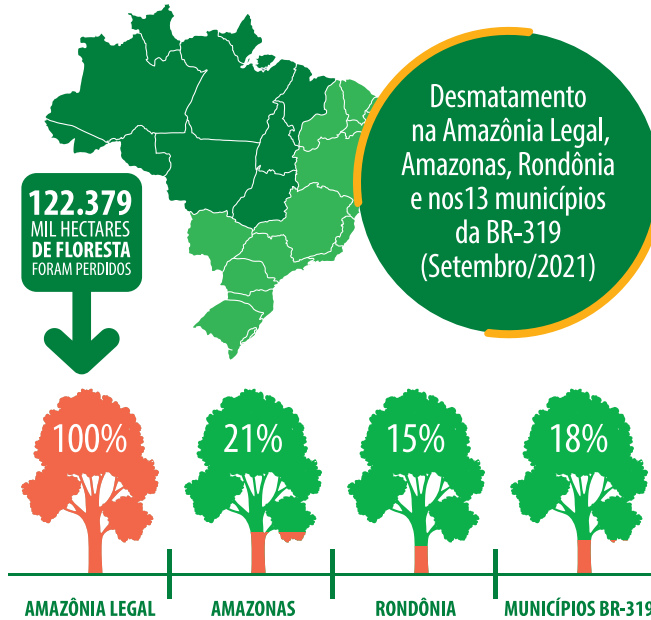


# Monitoramento de Desmatamento

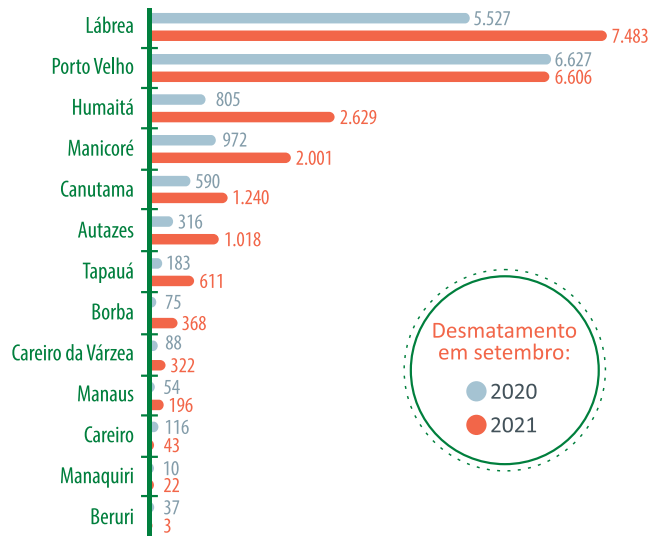
No mês de setembro de 2021, a Amazônia Legal bateu novo recorde de desmatamento para o mês dos últimos 12 anos, com registro da perda de 122.378 hectares (ha). Esse valor foi muito próximo ao de setembro de 2020, com um aumento de 0,5%. Os estados do Amazonas, Rondônia, e os municípios da BR-319, também bateram recorde da série histórica nesse mês, apresentando 26.120 ha, 17.749 ha e 22.542 ha desmatados, respectivamente, o que representou um aumento em relação a setembro de 2020 de 70%, 24% e 46%, nesta ordem.

## SETEMBRO DE RECORDES DE DESMATAMENTO PARA OS MUNICÍPIOS DA BR-319

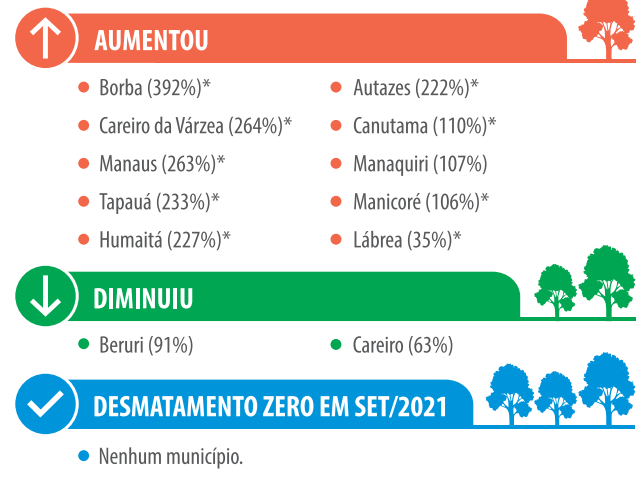
Lábrea, que novamente liderou o ranking de desmatamento dos municípios da BR-319 no mês de setembro, foi também o que mais desmatou em toda a Amazônia Legal, com 7.483 ha de perda florestal. Porto Velho foi o 2º da lista dos mais desmatados da região, e Humaitá o 4º. Nove municípios sob influência da BR-319 apresentaram recorde de desmatamento considerando a série histórica para o mês de setembro. Borba teve a maior porcentagem de aumento, de 392% em comparação a setembro de 2020. Já Beruri apresentou a maior redução, de 91%.



### DESMATAMENTO EM HECTARES NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319

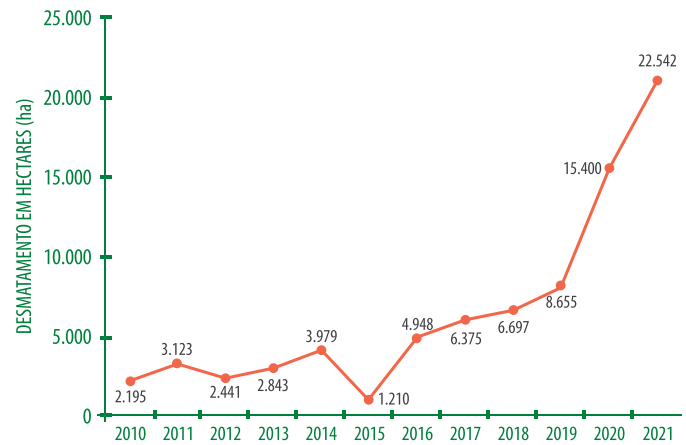


### COMPORTAMENTO DO DESMATAMENTO NOS 13 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 EM COMPARAÇÃO A SETEMBRO DE 2020



\*Municípios que apresentaram desmatamento recorde da série histórica (2010-2021). \*Porto Velho apresentou uma variação de 0,3% entre setembro de 2020 e setembro de 2021. Com isso, consideramos que o valor de desmatamento se manteve estável.

### DESMATAMENTO NOS MUNICÍPIOS DA BR-319 NOS MESES DE SETEMBRO (2010 A 2021)





### TI KARIPUNA E PARQUE NACIONAL MAPINGUARI LIDERAM DESMATAMENTO NAS ÁREAS PROTEGIDAS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319

Onze UCs e 15 TIs monitoradas pelo OBR-319 apresentaram desmatamento em setembro de 2021. Destas, duas UCs e cinco TIs bateram recorde para o mês, considerando os últimos 12 anos. A UC mais desmatada foi o Parque Nacional Mapinguari, que também apareceu na lista das UCs mais desmatadas da Amazônia Legal, em 6º lugar. Em relação as TIs, a mais desmatada foi a TI Karipuna, que foi também a 3ª mais desmatada de toda a região amazônica. Para ver os dados de desmatamento nas áreas protegidas monitoradas, clique aqui.

**22%** DAS 69 TERRAS INDÍGENAS (TIs) APRESENTARAM DESMATAMENTO

**27%** DAS 41 UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UCs) APRESENTARAM DESMATAMENTO

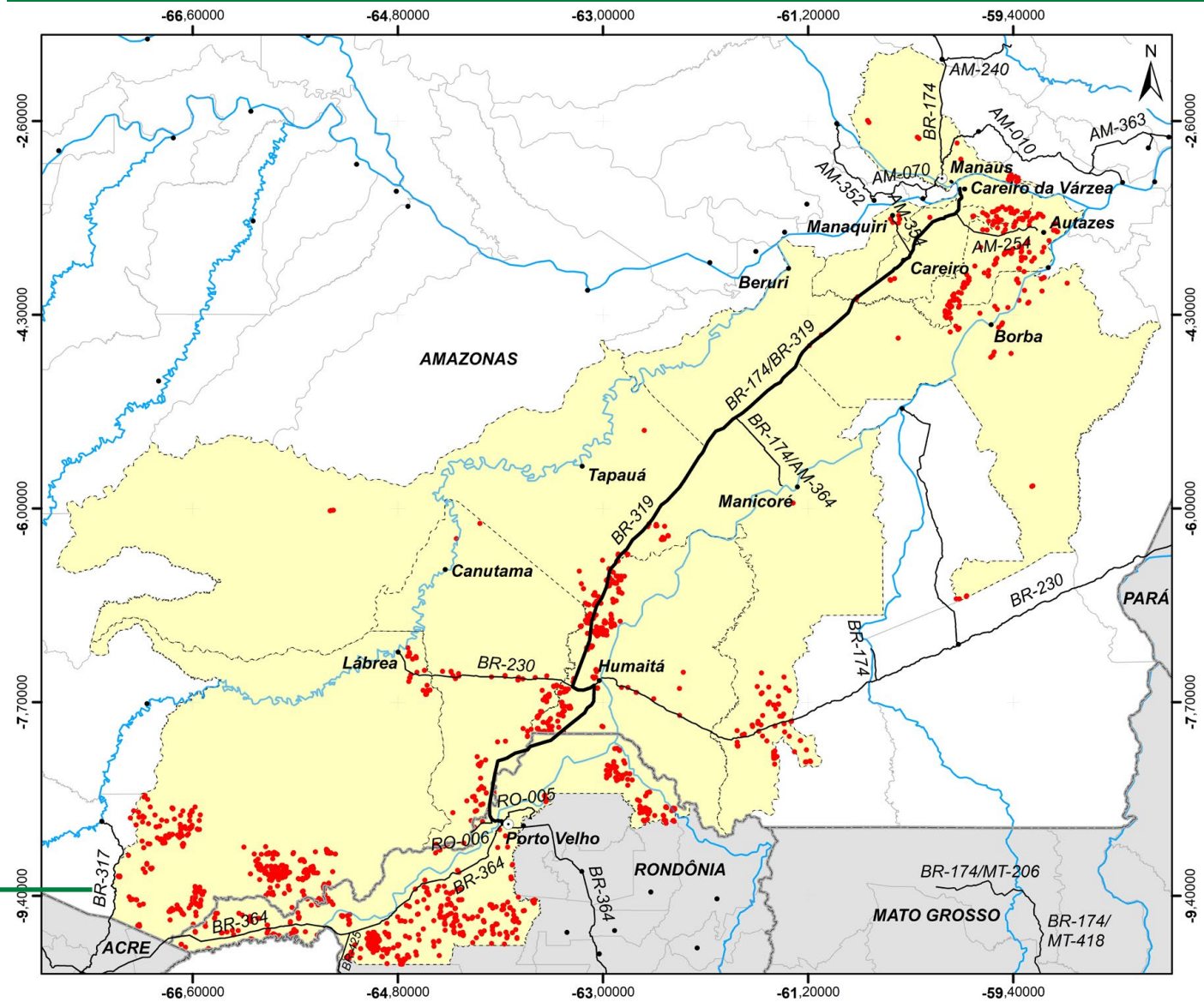
LISTA DE TIs MONITORADAS

LISTA DE UCs MONITORADAS



As informações de desmatamento foram adquiridas do Sistema de Alerta de Desmatamento (SAD) do Imazon (<https://imazongeo.org.br/#/>). No mapa, estão representadas em pontos as localizações das áreas em que houve desmatamento.

Mapa de Desmatamento nos 13 municípios da área de influência da BR-319 - Setembro 2021





# Monitoramento da covid-19

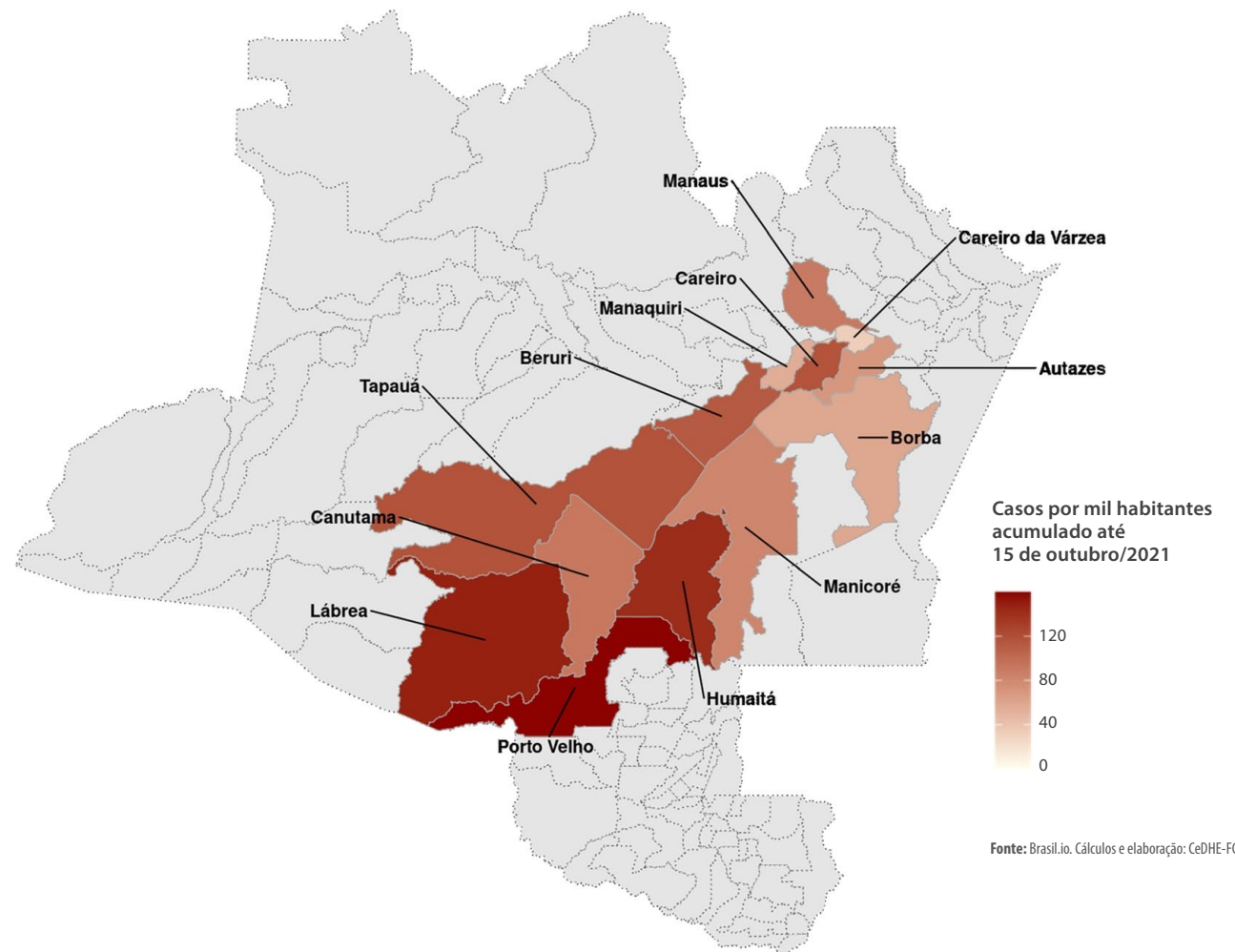
## VACINAÇÃO

Em relação à vacinação, os municípios mais avançados na aplicação da primeira dose são Porto Velho (RO) e Manaus (AM), com 62,67% e 68,84% da população vacinada, respectivamente. Já os municípios com menores taxas são Tapauá e Beruri, com 8,7% e 11% de vacinados. Em relação à imunização completa, Lábrea já alcançou 35% da população e Manaus, 32%. Por outro lado, os municípios com menores taxas são, novamente, Tapauá e Beruri, com 3,7% e 6% da população esquema vacinal completo, respectivamente.

## NOVOS CASOS

Entre 15 de setembro e 15 de outubro, dos 13 municípios sob influência da BR-319, somente Manaus e Porto Velho registraram mais de 100 novos casos de covid-19. As cidades também apresentaram as maiores taxas de aumento de casos em relação aos casos acumulados até a data, com 0,36% e 0,79%, que representam 728 e 682 novos casos, respectivamente.

Mapa das áreas com casos de covid-19 nos 13 municípios sob influência da BR-319 - acumulado até 15 de outubro/2021.



## CASOS ACUMULADOS

Em Manaus, já são 204,5 mil casos de covid-19 desde o início da pandemia até o dia 15 de outubro de 2021; 87 mil casos em Porto Velho; 8 mil em Humaitá; e 7 mil em Lábrea. Nos 13 municípios sob influência da BR-319, os casos acumulados de covid-19 somam, aproximadamente, 330 mil.

Em termos relativos ao total da população, Humaitá, Lábrea e Porto Velho são os municípios com o maior número de casos acumulados, com mais de 140 casos por mil habitantes. Careiro, Tapauá e Beruri aparecem em seguida com taxas superiores a 110 casos por mil habitantes (conforme o mapa).

## ÓBITOS

Entre 15 de agosto e 15 de setembro, foram registradas 31 óbitos nos 13 município sob influência da BR-319. Desde o início da pandemia até o último dia 15, 12,710 mil pessoas perderam a vida em decorrência da doença.

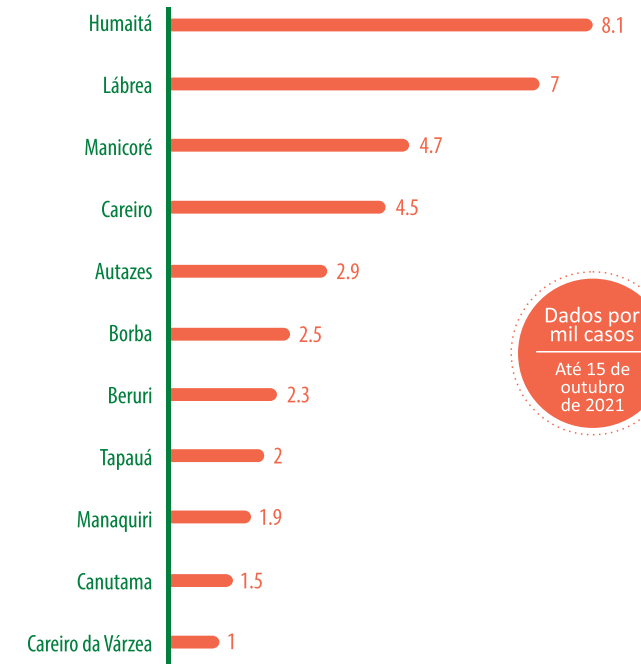
O maior aumento relativo de mortes se deu em Borba, com um óbito, representando um aumento de 1,45% no número acumulado desde o início da pandemia. Em termos absolutos, Manaus apresentou o maior aumento com 26 óbitos - o que corresponde a um aumento de 0,28%.

### VARIAÇÃO PERCENTUAL DE CASOS EM OUTUBRO COM RELAÇÃO A SETEMBRO NOS MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319

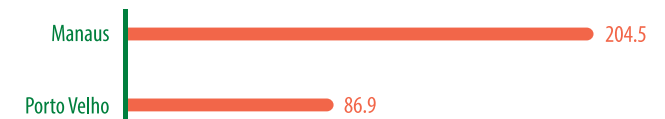
MUNICÍPIOS	VARIAÇÃO %
Porto Velho	0,78%
Autazes	0,03%
Beruri	0,00%
Borba	0,24%
Canutama	0,34%
Careiro	0,11%
Careiro da Várzea	0,00%
Humaitá	0,20%
Lábrea	0,11%
Manaquiri	0,21%
Manaus	0,33%
Manicoré	0,19%
Tapauá	0,00%

Fonte: Brasil.io. Cálculos e elaboração: CeDHE-FGV.

### 11 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 - CASOS ACUMULADOS COVID-19



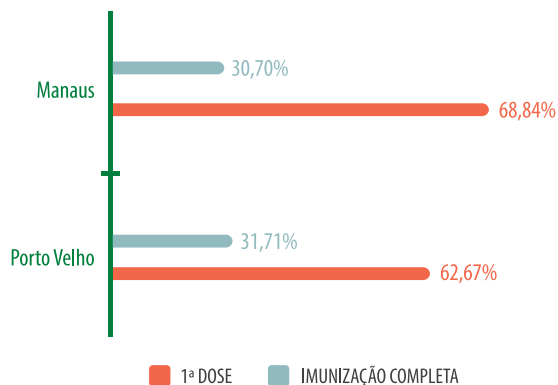
### CAPITAIS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319 - CASOS ACUMULADOS COVID-19



Fonte: Brasil.io. Cálculos e elaboração: CeDHE-FGV.



### VACINAÇÃO - CAPITAIS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



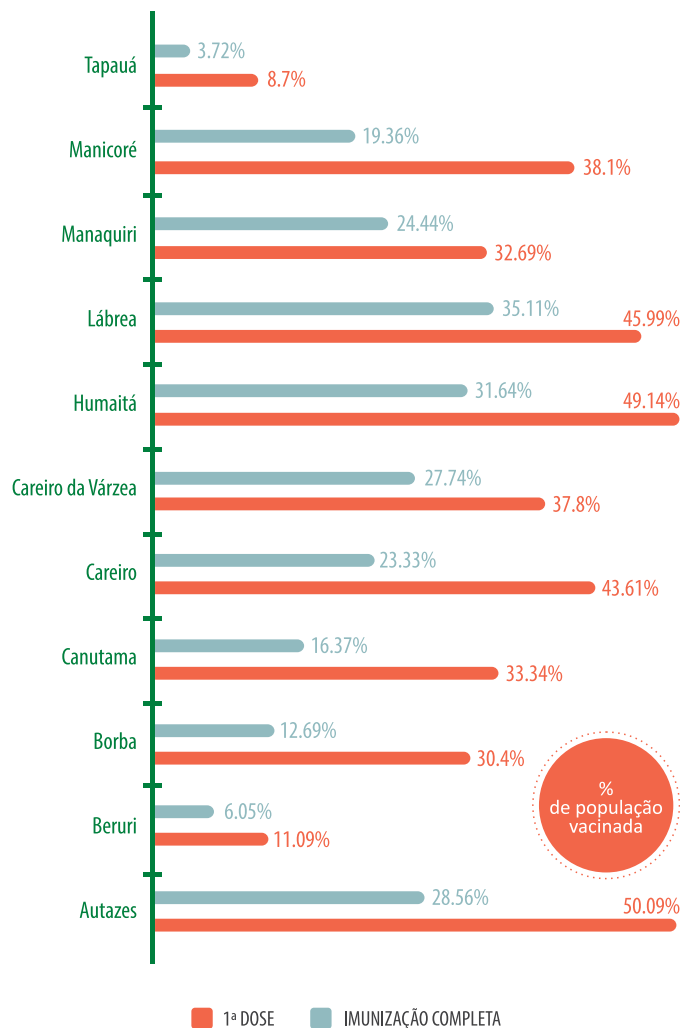
Fonte: Ministério da Saúde e elaboração: CeDHE-FGV.



Foto: Lucas Silva / Secom

**CLIQUE AQUI E ACOMPANHE A VACINAÇÃO EM CADA ESTADO**

### VACINAÇÃO - 11 MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DA BR-319



Fonte: Ministério da Saúde e elaboração: CeDHE-FGV.



### NÚMEROS DA PANDEMIA NO BRASIL

- Plataforma oficial do Governo Federal
- Painel Conass Covid-19



### NÚMEROS DA PANDEMIA NA AMAZÔNIA, AMAZONAS E RONDÔNIA

- InfoAmazônia – Mapa interativo Covid-19
- Plataforma oficial do Estado do Amazonas
- Plataforma oficial do Estado de Rondônia
- ODS Atlas Amazonas - Covid-19-Amazonas



### NÚMEROS DA PANDEMIA NA POPULAÇÃO INDÍGENA

- Boletim epidemiológico da Sesai – Casos indígenas
- Coiab – Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia Brasileira
- ISA - Instituto Socioambiental: Indicador de vulnerabilidade das Terras Indígenas em relação a covid-19



# Ciência



*A presença de animais é abundante no Trecho C, como atestam registros de pegadas de onça e animais atravessando a estrada.*



# Como serão as passagens de fauna do Lote C?

Por **Fernanda Delborgo Abra**

Pesquisadora explica e dá detalhes sobre as estruturas que serão criadas para evitar atropelamentos e diminuir impacto do trânsito de veículos na circulação de animais.

Um dos maiores desafios atuais do planeta é aliar desenvolvimento socioeconômico e sustentabilidade. Este tópico tem sido especialmente discutido em relação à expansão da infraestrutura de transporte em países tropicais, que têm alta diversidade biológica, como o bioma Amazônico, no Brasil. Com a repavimentação da BR-319, por exemplo, surgem novos desafios neste sentido. Como integrar a demanda pela repavimentação que resultará em aumento de tráfego à conservação da natureza no seu entorno?

Principalmente para a fauna silvestre, as rodovias podem causar sérios impactos, tanto pela morte direta de animais por atropelamentos, mas também causando o efeito barreira, que é quando os



*Pesquisadora, Fernanda Delborgo Abra.*

Foto: Cedida / Fernanda Abra

animais perdem a coragem de atravessar as estradas. Esta segunda situação acontece mais entre macacos.

Por isso, a equipe da ViaFAUNA desenvolveu um plano para diminuir o impacto da circulação de veículos no Lote C da BR-319 nos animais que habitam a área. É importante destacar que o trecho em questão tem 52 quilômetros de extensão e ainda é cercado por uma floresta bastante conservada e pouco alterada pela ação do homem.

Em três dias de vistoria no mês de maio de 2021, foram mapeados bueiros e pontes já existentes na estrada que podem ser adequados

para a travessia de animais. Na ocasião, ficamos impressionados com a quantidade de pegadas e evidências da presença de bichos na área.

Atualmente, os índices de atropelamento de animais no Lote C são baixos. Porém, com a previsão do aumento de tráfego e maior velocidade dos veículos, devido a nova qualidade do pavimento, é esperado um aumento no número de colisões, principalmente com animais de médio e grande porte.

Estudos apontam que o Lote C deve ter, pelo menos, 32 passagens de fauna, sendo 12 superiores aéreas, para animais que vivem em árvores, e as demais terrestres subterrâneas, para animais que vivem no chão da floresta. Além destas, já sabemos que serão necessárias mais três passagens subterrâneas, com 2,5 metros de diâmetro para animais de grande e médio porte, e mais cinco aéreas. A área também deverá contar com cercamento específico para a fauna, ondulações transversais e monitoramento constante para evitar deprecação, caça e até captura de animais para o tráfico.

A implementação das medidas que recomendamos significa o compromisso do Governo Federal com o mínimo de impactos à fauna silvestre do entorno do Lote C. A ação vai salvaguardar tanto animais quanto vidas humanas, pois colisões veiculares com animais também podem resultar em acidentes graves, comprometendo a segurança humana e viária.

---

**Fernanda Delborgo Abra** é bióloga, doutora, diretora da ViaFAUNA e atualmente pesquisadora postdoc pelo Centro de Conservação e Sustentabilidade do Smithsonian. Pela ViaFAUNA, ela integra a equipe que elaborou o Plano de mitigação de fauna do Lote C da BR-319.





# Minuto BR



## Momento OBR-319



Ainda falando das audiências públicas sobre o Trecho do Meio, o episódio 02 do Momento Observatório BR-319 traz a análise de lideranças dos povos da floresta e operadores do Direito sobre as consequências da realização do evento, que apresentou estudos incompletos e não contou com a adesão das populações tradicionais e indígenas. [Ouça tudo aqui](#).



## Somos dez



A [Casa do Rio](#) é a décima organização a aderir ao OBR-319. A instituição atua desde 2014 na região da BR-319, entre Careiro da Várzea e Autazes, com iniciativas que promovem o desenvolvimento humano e territorial, por meio da educação integral, empreendedorismo e agroecologia.

## Desmatamento



Mais um estudo mostrou que as estradas são vetores do desmatamento ilegal na Amazônia. Desta vez, a conclusão veio do projeto de [Monitoramento da Amazônia Andina \(MAAP\)](#), que apontou que, em 2021, mais de 860 mil hectares de floresta primária foram perdidos na região, no Brasil e em outros países abrangidos pelo bioma. “Uma área quase seis vezes maior que o município de São Paulo”, mostra reportagem da [agência Mongabay](#). Os resultados apontam que a maior parte da perda florestal se concentrou no Brasil (79%), seguido pelo Peru (7%) e Colômbia (6%).

## Epicentro



Ainda sobre o desmatamento na Amazônia, um [estudo inédito realizado pelo Imaflora](#) mostrou que o Amazonas é epicentro do problema na região. O sul do estado foi o principal responsável pelo avanço do desmatamento, entre 2013 e 2019, com uma elevação de 350% na exploração ilegal de madeira. Juntas, as cidades de Lábrea, Manicoré, Novo Aripuanã, Humaitá, Canutama, Apuí, Boca do Acre e Tapauá lideram o aumento da expansão da atividade, que passou de aproximadamente 200 mil metros cúbicos em 2013 para [aproximadamente 700 mil metros cúbicos em 2019](#).

## Pesquisa



72,6% dos moradores de Manaus acreditam que manter a floresta preservada é positivo para a qualidade de vida e para a economia do estado do Amazonas. É o que aponta uma [pesquisa de opinião](#) realizada pela FAS na capital amazonense. Os que discordam que desmatar seja necessário para garantir crescimento econômico somam 85,6% das pessoas, e 73,5% avaliam que a [criação de novas áreas de conservação](#) não atrasam o desenvolvimento do estado.

## JN



A BR-319 foi destaque de uma [reportagem no Jornal Nacional](#) que mostrou as condições de tráfego na rodovia. A secretária executiva do OBR-319, Fernanda Meirelles, foi entrevistada sobre o assunto e falou sobre os entraves relacionados à repavimentação da rodovia.

## Entrevista



Fernanda também concedeu entrevista à agência Infoamazônia sobre como os planos de recuperação do Trecho do Meio avançou [atropelando direitos indígenas e com estudos ambientais incompletos](#).



NESTA EDIÇÃO

## Expediente

**Coordenação** // Fernanda Meirelles (Idesam)

**Edição, Editoração e Textos** // Izabel Santos (Idesam)

### Monitoramentos

**Focos de Calor e Desmatamento** // Paula Carolina Paes Guarido (Idesam) e  
Thiago Marinho (Idesam)

**Análises e Textos** // Paula Carolina Paes Guarido (Idesam)

**Levantamento de Dados e Mapas** // Thiago Marinho (Idesam)

**Covid-19** // Rodolfo Oliveira Lorenzo (CeDHE-FGV)

**Revisão** // Allex Gomes (FAS), Emanuelle Araújo (Up Comunicação Inteligente),  
Fernanda Meirelles, Larissa Mahall Marinho e Paula Guariado (Idesam)

**Coordenação de Divulgação** // Larissa Mahall Marinho (Idesam)

**Projeto Gráfico e Diagramação** // Sílvio Sarmiento (SS Design)

[www.observatoriobr319.org.br](http://www.observatoriobr319.org.br)

### REALIZAÇÃO:



OBSERVATÓRIO  
BR-319



FAS  
Fundação  
Amazônia  
Sustentável



idesam

